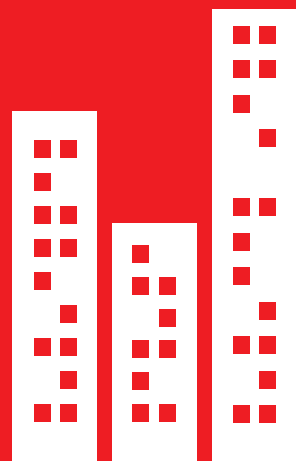




# PROPUESTAS DEL PARTIDO SOCIALISTA EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA URBANA.



En las páginas que se siguen se incluyen bajo el nombre genérico de Infraestructura Urbana, el diagnóstico y las propuestas del Partido Socialista de la Ciudad en relación al Planeamiento Urbano y Obra Pública, el Tránsito y el Transporte y la Política de Vivienda.

## 1• PLANEAMIENTO URBANO Y OBRA PUBLICA

# DIAGNOSTICO

## Planeamiento Urbano

A partir de la federalización de Buenos Aires, la Carta Orgánica de 1882 prescribió para la Municipalidad la tarea de “delinear el trazado de la ciudad” y facultó al Concejo Deliberante a ordenar el ensanche y apertura de calles, la fijación de la altura de los edificios particulares y el establecimiento de espacios verdes, entre otros.

En 1888 se sancionó la primera Ordenanza que regulaba la altura de las edificaciones relacionándolas con el ancho de las calles. A partir de 1906, comenzó a aplicarse en nuestra Ciudad un nuevo modo de intervención estatal, importado de París, en el diseño de Buenos Aires a través de la elaboración de un Plan Urbano, estableciendo controles al volumen edificable y al uso del suelo.

En 1923 se creó una Comisión Estética Edilicia con representación de la Municipalidad, la Nación, la Sociedad Central de Arquitectos y la Comisión de Bellas Artes, que tenía como objetivos la creación de un sistema continuo de avenidas, la cobertura de déficit de espacios verdes, la atención al carácter metropolitano de la Ciudad, la reconquista del río y el reequilibrio Norte-Sur.

Recién, en 1943 se sancionó el Código de Edificación que regiría hasta 1977, año en el que el gobierno de facto sancionó uno nuevo junto con un Código de Planeamiento Urbano que reunieron el conjunto de reglamentaciones que hacen al ordenamiento del territorio de la Ciudad.

Dicha normativa, restringió la posibilidad de lotear tierra para usos urbanos sin los servicios correspondientes, lo que promueve ocupar la menor cantidad de suelo posible a favor de la construcción en altura y la segregación de usos y funciones. Lo anterior encareció el costo de la tierra urbana y llevó a los sectores populares a buscar nuevas alternativas de acceso al suelo. Como contrapartida, el resultado inmediato fue una retracción especulativa de toda obra nueva y una expansión desproporcionada durante el '77 y el '78 de las ampliaciones edilicias.

En la década del '90 se acrecentó exponencialmente el proceso de apropiación y explotación privada de la Ciudad. El planeamiento se transformó en un sistema de subsidio a la gran inversión para la cual siempre era posible la “excepción al Código de Planeamiento Urbano” y los escándalos en el Concejo Deliberante se multiplicaron.



En julio de 2000, se modificó el Código de Planeamiento Urbano con el fin de organizar, actualizar y adecuar el cúmulo de resoluciones dispersas que modificaban y ampliaban el antiguo Código. El eje de la reforma se situó en la zona sur, que fue calificada como “área de desarrollo prioritario”.

En las zonas residenciales de los barrios del sur como La Boca, Barracas, Pompeya, Villa Soldati, Bajo Flores, Villa Lugano y Mataderos, se habilitó la construcción de hasta un 25% más de lo permitido en el resto de las áreas residenciales para promover una mayor densificación del sur.

Asimismo, se constituyeron 40 “Áreas de Protección Histórica” para limitar o restringir las modificaciones a la estructura original de las viviendas catalogadas y se fijaron “Áreas de Renovación Urbana”.

Estas medidas implicaron un incremento en la capacidad de construcción de la Ciudad que favoreció a la dinámica del mercado inmobiliario y al sector de la construcción que, sumado a la reactivación económica iniciada a partir del 2003, ha sido determinante de un incremento paulatino de la construcción de edificios destinados a vivienda multifamiliar o colectiva en distintos barrios de nuestra Ciudad.

Por ejemplo, en barrios como Caballito, el aumento en los permisos de obra tuvo un crecimiento exponencial a partir del 2005. En dicho año la construcción fue la actividad productiva de la Ciudad con mayor expansión interanual (30,9%) y una de las más dinámicas del 2006, donde en su tercer trimestre se llegó a verificar un crecimiento interanual del 58%. Ese fue el año que reflejó el valor más alto en cuanto a permisos de obra solicitados (2779) y en cuanto a superficie cubierta (3.103.450 m<sup>2</sup>).

Como consecuencia, vecinos, vecinas y organizaciones barriales hicieron escuchar su reclamo respecto a las consecuencias negativas de la proliferación de torres en algunas zonas de la Ciudad, haciendo especial énfasis en la alteración de determinados perfiles o identidades barriales y la saturación de la infraestructura de servicios públicos.

Los primeros barrios afectados fueron Caballito, Palermo, Villa Crespo, Belgrano, Almagro y, más recientemente, Barracas. En algunos casos, los vecinos exigieron cambios de zonificación (reforma del Código de Planeamiento Urbano). En otros cuestionaron una obra en particular.

Como sustento del Código de Planeamiento Urbano, la Constitución de la Ciudad estableció la necesidad de elaborar un Plan Urbano Ambiental como instrumento rector para el conjunto de las normativas urbanísticas y obras públicas. La Ley N° 71 sancionada en 1998 designó al organismo encargado de formularlo para su posterior sanción legislativa.

Finalmente diez años después, en noviembre de 2008, se aprobó dicho Plan estableciendo



como lineamientos generales que Buenos Aires se desarrolle como ciudad integrada (de las distintas zonas entre sí y con el área metropolitana), policéntrica (coexistencia de un área central con centros comunales y barriales), plural (espacio de vida para todos los sectores sociales), saludable (calidad ambiental y sostenibilidad) y diversa (pluralidad de actividades y de formas residenciales)

## **El rol de las sociedades y corporaciones del Estado en la gestión de la obra pública de la Ciudad**

La intervención estatal en los procesos de renovación urbana, desde la década del '90, tomó una dinámica particular a partir de la creación de corporaciones - entidades que actúan en el terreno de lo público-privado y a través de las cuales el Gobierno, en sus distintos niveles, ha pretendido llevar adelante un perfil de desarrollo y rehabilitación de la zona sur y portuaria.

Así, por ejemplo, la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. y la Corporación Buenos Aires Sur S.E. fueron constituidas por el Gobierno Nacional y de la Ciudad, respectivamente, como empresas de titularidad estatal a las que se les transfirieron terrenos e inmuebles públicos para realizar negocios y proyectos tendientes a dinamizar áreas degradadas, favoreciendo la inversión privada y motorizando supuestos procesos de cambio y valorización.

En particular, la Corporación Buenos Aires Sur, después de muchos años sin realizar acciones concretas, comenzó - con la gestión de Enrique Rodríguez - a llevar adelante algunos emprendimientos vinculados a inversiones privadas (Centro Industrial Tecnológico, en las instalaciones de la ex fábrica Suchard), al mejoramiento patrimonial de edificios emblemáticos (Sociedad Luz y la sede de la Masonería en Barracas), al fortalecimiento de infraestructura social (sede de la Cooperativa "La Alameda") y al desarrollo de infraestructura pública (construcción de una nueva Comisaría en Barracas).

El Gobierno de Mauricio Macri reformuló los objetivos de la Corporación, orientándolos hacia la urbanización de las villas y asentamientos en el polígono de incumbencia de la misma, sin necesidad de discontinuar las obras en marcha de la anterior gestión.

Otra corporación que ha ejercido un rol protagónico en la ejecución de obra pública en la Ciudad de Buenos Aires, es Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA), cuyos orígenes se remontan a la construcción de las autopistas durante la última dictadura.

En el año 1978, se adjudicó la licitación internacional para la construcción de las autopistas porteñas a un consorcio integrado por empresas españolas y argentinas que adoptó el nombre de AUSA con el objetivo de construir, mantener y explotar las autopistas con peaje por un período de 28 años a partir de la firma de la concesión.

Sin embargo, el rendimiento económico de las autopistas no fue el esperado y el consorcio



privado no pudo hacerse cargo ni de sus deudas ni del mantenimiento de las autovías.

En 1985 la Municipalidad compró el paquete accionario de la empresa, pero recién se hizo cargo de la concesión en el año 1997.

La falta de inversión por parte del concesionario anterior hizo necesario que, en un primer momento, se focalizarán los recursos propios en las tareas de explotación del servicio y la mejora de las autovías.

Hasta el presente AUSA ha pagado un canon al Gobierno Local por la concesión y, además, ejecuta obras para la Ciudad, fundamentalmente de carácter vial y referidas a la puesta en valor de bajo autopistas, por ejemplo, a través del emplazamiento de estacionamientos y espacios verdes.

AUSA explota en la actualidad las autopistas 25 de Mayo, Perito Moreno y Arturo Illia, asimismo mantiene y administra las autopistas Dellepiane, 9 de Julio Sur, Presidente Cámpora, Avenidas Cantilo y Lugones de acceso gratuito.

## Obra pública

En la gestión de Mauricio Macri, el manejo del grueso de la obra pública ha recaído en el Ministerio de Desarrollo Urbano que, además, tiene incumbencias en materia de tránsito y transporte.

El presupuesto de dicho Ministerio aprobado por la Legislatura de la Ciudad para el año 2008 fue cercano a los \$ 709 millones que representaban el 5,6% del total del gasto de la Ciudad.

Al finalizar el ejercicio, el presupuesto vigente del Ministerio fue poco más de \$ 875 millones de los cuales se ejecutó un 73%. Bastante por debajo de ese promedio, se encontró el gasto de las partidas referidas al Programa de Renovación Urbana de La Boca (34%), a los Proyectos de Urbanización, Arquitectura e Infraestructura (29%), las Obras Complementarias (39%), el Centro Cívico (0%), los Proyectos de Ingeniería (16%), la infraestructura de la red pluvial (46%) y la recuperación de la Rivera (50%).

Como agravante, el Ministerio fue menos efectivo en la ejecución de las obras referidas al área de salud y educación que el Gobierno macrista puso en cabeza del mismo.

La excusa oficial fue la falta de sustanciación del crédito aprobado en el marco del Fondo de Infraestructura Social (FOISO). Conforme el informe del Ministro en la ronda presupuestaria, durante el 2008 se llamó a 138 licitaciones, de las cuales se adjudicaron 76 y existen 101 obras en ejecución.

Existen estimaciones para el año 2008, en virtud de las cuales, por la obra pública en la



Ciudad, se generaron 20.168 puestos de trabajo directos y 12.852 indirectos.

Durante el año pasado, se sancionaron Leyes importantes referidas a obras públicas como, por ejemplo, la Creación del Sistema de Estacionamientos Vecinales Subterráneos y Disuasivos (elevados en la gestión de Telerman), modificación a la Ley de Ampliación de la Red de Subterráneos; Transparencia en la Contratación Pública de Servicios Profesionales de Arquitectura, Urbanismo, Paisajismo e Ingeniería Civil; Redeterminación de Precios de Obra Pública; Concesión de la Obra Pública de la Red de Autopistas y Vías interconectadas de la Ciudad a la empresa AUSA.

En el Presupuesto 2009, el Ministerio de Desarrollo Urbano tiene asignados alrededor de \$ 1.172 millones que representan un 6,9% del gasto total. La principal erogación correspondía a subterráneos con casi \$ 430 millones, seguido por el Plan Hidráulico con \$ 270 millones.

## Mantenimiento Urbano Menor

Por su parte, las obras de mantenimiento urbano menor referidas a alumbrado, aceras, bacheo y plazas son desarrolladas en la gestión macrista por el Ministerio de Ambiente y Espacio Público.

Lo hace, especialmente a través del Programa de Mantenimiento de la Vía Pública que fue una de las estrellas del Gobierno de Macri, en tanto mientras que la Legislatura le había otorgado para el año 2008 la suma de \$ 203.375.091, terminó el ejercicio con un vigente de \$ 520.380.185, es decir con un 155,8% más de recursos y un nivel de ejecución del 96%.

El Presupuesto aprobado por la Legislatura para el año 2009, prevé para este Programa \$ 296.569.946.

En cuanto a los trabajos de bacheo, según los números esgrimidos por el Poder Ejecutivo, a comienzos de 2008 se habrían relevado 17.500 baches, hacia el mes de octubre se habrían registrado menos de 9.000 y se estimaba terminar el año con menos de 8.000, para culminar el 2009 con no más de 1.500 baches en toda la Ciudad.

Sobre el tema veredas, durante el 2008, el Gobierno declaró haber realizado 755 mil metros cuadrados, con la novedad de que se utilizó un sistema de hormigón peinado. Con referencia a las rampas, informaron la construcción de 8.200.

Además, hay que considerar que, a partir de la sanción de la Ley N° 2.634 en el año 2008, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires es el único encargado de efectuar todas las obras de cierre de las aperturas y roturas en la vía pública.

También este Ministerio lleva adelante la tarea de cuidar y poner en valor los espacios verdes,



con un presupuesto para el año 2009 cercano a los \$ 160 millones que incluye el arbolado público y los grandes parques. En el transcurso del año pasado, se habrían reparado cerca de 20 plazas.

# EL PLANEAMIENTO Y LA OBRA PUBLICA EN EL GOBIERNO DE MAURICIO MACRI

## Planeamiento a medias

Como ya fuera expresado, en el transcurso del año 2008, la Legislatura de la Ciudad dio aprobación al Plan Urbano Ambiental que había sido remitido por el Poder Ejecutivo, durante el mandato de Jorge Telerman.

Como Bloque del Partido Socialista acompañamos el proyecto con nuestro voto, convencidos que si bien no era el mejor plan era el posible, atento su generalidad, teniendo en cuenta la realidad política de la Ciudad.

En ese sentido, las críticas recibidas por parte de algunas organizaciones tuvieron que ver, fundamentalmente, con el hecho de considerarlo un simple enunciado de “buenas intenciones”. Otras posiciones fueron más allá, cuestionando al Plan “ideológicamente” por entender que en el mismo subyacía la noción de un Estado “flexible” con capacidad de arbitraje para establecer un equilibrio entre la inversión privada y la equidad social.

Si algo caracterizó, la política de planeamiento del Gobierno de Macri fue la orientación de las intervenciones del Estado de la Ciudad a la promoción de negocios privados y la utilización de la inversión pública para la valorización inmobiliaria.

Se ha comenzado a ejercer una presión expulsiva hacia los grupos de menores ingresos, siendo un caso paradigmático el funcionamiento de la Unidad de Control del Espacio Público (UCEP) encargada de llevar adelante operativos contra personas en situación de calle y desalojos compulsivos.

Asimismo, se busca subsidiar al sector de desarrolladores inmobiliarios, por ejemplo, a través del Polo Tecnológico de Parque Patricios creado por una Ley cuyo principal objetivo es promover mediante exención impositivas exorbitantes, la radicación de empresas extranjeras en la zona.



Paradójicamente, en otros casos, el Estado no interviene en las políticas urbanas. No lo hace congelando los desalojos en momentos de crisis en propiedades que le son propias. No lo hace para sancionar impositivamente a los poseedores de inmuebles ociosos. No lo hace para exigir el cumplimiento de las obligaciones impositivas por parte de los grandes propietarios.

## El manejo de la obra pública

En la gestión de Mauricio Macri pueden advertirse, en relación a la obra pública, dos etapas.

La primera caracterizada por el anuncio y la proyección de obras megalómanas y controvertidas como el Centro Cívico, el Parque Lineal del Sur o la demolición del Hospital Rivadavia.

La segunda, directamente relacionada con la estrategia electoral, en cuyo marco se desfinanció la inversión pública en infraestructura para privilegiar la pequeña obra cortoplacista y clientelar.

De esta forma y como ya fuera expresado, durante el 2008 se readecuaron los recursos para fortalecer las acciones de mantenimiento de la vía pública realizadas por el Ministerio de Ambiente y Espacio Público, en detrimento de las obras de infraestructura destinadas a educación, salud, desarrollo social y cultura.

Incluso se vieron recortadas las partidas que ese mismo Ministerio tenía previsto destinar a obras de mayor trascendencia como las referidas a la “regeneración urbana” de determinadas zonas barriales.

Asimismo, a comienzos de la actual gestión, se desmanteló el Servicio de Mantenimiento Barrial existente en cada uno de los Centros de Gestión y Participación Comunal (CGPC), condicionando la reparación de aceras a la planificación de las concesionarias, generando una capacidad ociosa de mano de obra y desfinanciando los programas vinculados a la transferencia de competencias exclusivas a las Comunas, en sintonía con la no convocatoria a elección de autoridades comunales.

Otro aspecto altamente cuestionable de la gestión macrista es el relacionado con la entrega del diseño urbano de la Ciudad a actores privados, como los grandes estudios de arquitectura y las constructoras, a través de los reiterados concursos de ideas y proyectos.

Apenas asumido, Macri logró la sanción de una Ley para aplicar en la Ciudad la modalidad de concurso de ideas imperante a nivel nacional y luego obtuvo la modificación de la Ley de Transparencia en la Contratación Pública de Servicios Profesionales de Arquitectura, Urbanismo, Paisajismo e Ingeniería Civil - todas acciones en las que tuvo un papel preponderante la Sociedad Central de Arquitectos.

En algún modo, a través de estos mecanismos, el Estado renuncia a pensar la Ciudad y se



**PSI** PARTIDO  
SOCIALISTA



muestra como el impulsor y el garante de desarrollos urbanos inmobiliarios ideados y diseñados desde el sector privado.

Este esquema de funcionamiento es el mismo que se aplicó al traspasar la competencia en urbanización de villas del Instituto de la Vivienda de la Ciudad dependiente del Jefe de Gobierno a una Sociedad del Estado como la Corporación del Sur, o cuando lograron la sanción de la Ley de Concesión de las Autopistas a la Sociedad Anónima AUSA, a título gratuito, a cambio de la realización de obras públicas en la Ciudad.

Al mismo tiempo, el Gobierno ha enfocado su estrategia de desarrollo territorial alrededor de la figura de los polos: el polo tecnológico de Parque Patricios para el desarrollo inmobiliario de dicho barrio y el Centro Cívico para la promoción de la zona de Barracas, son algunos ejemplos.

La cuestión que subyace es la referida a cuál es la estrategia de desarrollo y el modelo de ciudad implícitos en esta particular modalidad de intervención urbana.

La “ciudad de los polos” representa un modelo de concentración social y económica articulado sobre los espacios de reserva urbana que, mediante la obra nueva, garantizan una intervención concentrada y de cierta escala para los inversores privados. También puede fragmentar el territorio, alterar el sistema espacial urbano y rejerarquizarlo dejando fuera del debate y del espacio a los sectores de menores ingresos que usan la Ciudad básicamente como lugar de vida y trabajo.

En cuanto al aspecto presupuestario, como se analizó precedentemente, el Ministerio de Desarrollo Urbano terminó el 2008 con una sub-ejecución del 27%.

Durante este año, más allá del Presupuesto aprobado por la Legislatura, se continúa con la lógica del Estado “miope” cortoplacista que, con la excusa de la crisis internacional, recorta la inversión en infraestructura urbana y social, postergando importantes políticas públicas para priorizar obras electoralistas que le permitan exhibir resultados en lo inmediato, como ser el bacheo, reparación de veredas y algunas plazas.

En este contexto cabe incluir, por ejemplo, el desfinanciamiento de la ampliación de los subterráneos tras un recorte del 75% de los recursos dispuestos por el Presupuesto; la caída drástica de las partidas destinadas a vivienda; el freno a las obras en el futuro Hospital de Lugano reduciéndolo a un conjunto de consultorios externos; la paralización de los proyectos de construcción de dos complejos escolares y la postergación de las obras licitadas en puentes y túneles.



# PROPUESTA DEL PARTIDO SOCIALISTA EN MATERIA DE PLANEAMIENTO Y OBRA PUBLICA

Para revertir la situación descrita, como socialistas consideramos necesario promover - en primer lugar - la sanción de una Ley de Obra Pública de la Ciudad, que permita contar con una normativa propia que se ajuste a nuestra realidad, dejando de lado las normas nacionales que se utilizan actualmente.

Asimismo, impulsaremos la elaboración participativa de un Plan Estratégico de Obra Pública para el bicentenario con metas y objetivos claros para el período 2010-2016, en el marco de lo dispuesto por el Plan Urbano Ambiental recientemente sancionado.

Como lo propusimos oportunamente, insistiremos en la modificación de la Ley que otorga la Concesión de Obra Pública de la Red de Autopistas y Vías Interconectadas de la Ciudad a AUSA, derogando el título gratuito, fijando un canon del 18% de los ingresos por peaje - netos de impuestos y gravámenes - y dándole una asignación específica al "Fondo Permanente para la Ampliación de Subterráneos" creado por la Ley Nacional N° 23.514.

Presentaremos una iniciativa dirigida a la aprobación de una Ley de Accesibilidad Urbana que establezca, entre otros puntos, un plan de construcción de rampas normalizadas en los lugares en que no existen y de reparación de las deterioradas, especialmente en calles, avenidas, ingreso a estaciones de subterráneos y trenes; instalación de semáforos sonoros para no videntes y control del cumplimiento de las condiciones de accesibilidad en los edificios particulares, públicos, comerciales, culturales, educativos y deportivos.

En aras del avance del proceso de descentralización, como socialistas seguiremos exigiendo la reconstitución del Servicio de Mantenimiento Barrial en los Centros de Gestión y Participación Comunal como paso previo para la transferencia de las competencias exclusivas referidas al espacio público a las Comunas.

Impulsaremos la modificación de la Ley N° 123 de Evaluación de Impacto Ambiental incorporando la construcción o modificación de edificios de determinada altura como actividad con relevante efecto, para restituir a la población el derecho de reclamar un estudio de impacto ambiental sobre dichos emprendimientos inmobiliarios.

Otro proyecto que presentaremos ante la Legislatura de la Ciudad, es el referido a la Ley de Parques y Plazas del Sur para la renovación y puesta en valor de los espacios verdes de esa



región de la Ciudad, garantizando la gestión participativa de los mismos y la elaboración consultiva de planes de manejo.

También consideramos necesario actualizar en forma urgente el inventario de "Edificios Representativos" - cuyas características arquitectónicas permitan catalogarlos como patrimonio cultural y natural de nuestra Ciudad - y avanzar en la ampliación del inventario de bienes culturales de la Ciudad enfatizando en las instituciones hospitalarias de finales del Siglo XIX y principios del XX y en las Áreas de Protección Histórica Cultural de los barrios.

## 2• TRANSITO Y TRANSPORTE

# DIAGNOSTICO

### Introducción

Existen datos que revelan que, en el ámbito del Área Metropolitana de Buenos Aires, diariamente se movilizan más de trece millones de personas y la mitad de estos viajes se realiza a través del sistema de transporte público.

En particular, a la Ciudad de Buenos Aires ingresan 1.200.000 trabajadores/as adicionales que provienen, en gran medida, del conurbano bonaerense y se dirigen en una parte importante a empleos generados en el macrocentro.

Cerca de 400.000 de esos empleos fueron creados en los últimos cinco años, produciendo un efecto inevitable en el transporte. Puede establecerse que más del 80% de los mismos utiliza medios públicos.

En la actualidad, se estima que un trabajador/a promedio en la Ciudad dedica entre 3 y 4 horas por día a trasladarse hacia y desde su empleo, muchas veces en malas condiciones de comodidad y seguridad que impactan sobre la productividad y la atención de las necesidades familiares.

### Transporte Público

Funcionan en el Área Metropolitana de Buenos Aires, 7 líneas de trenes que son operadas por 4 empresas. Cubren una red de 813 Km. de longitud y transportan más 400 millones de pasajeros.

A ellas se suman, seis líneas de subterráneo y una de premetro que se trasladan por una red que alcanza los 53,7 Km. de longitud enteramente en la Ciudad, y por la que viajan diariamente un promedio de 1.400.000 pasajeros.



Subterráneos de Buenos Aires (SBASE) es la empresa del Gobierno de la Ciudad encargada del estudio, diseño y realización de los planes de expansión de la red de transporte subterráneo de Buenos Aires. Metrovías S.A. (del grupo Roggio) opera el servicio a partir de la concesión otorgada por el Estado Nacional en enero de 1994.

Durante el 2008, se sancionó la Ley N° 2.710 que modificó el plan de expansión de subterráneo dispuesto por la Ley N° 670, aprobada durante la gestión de Aníbal Ibarra pero nunca implementada. La propuesta suma 39,3 Km. de subtes distribuidos en 56 nuevas estaciones y se estima que con esta expansión, 1.100.000 pasajeros más accederán a este servicio público. Esto significa, que el 57% del total de vecinos y vecinas de la Ciudad llegaran a utilizar este medio de transporte.

La Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), dependiente de la Secretaría de Transporte de la Nación, es el órgano que controla la prestación del servicio, aún cuando un Decreto Nacional del '99 estableció la transferencia del control de estos servicios a la Ciudad de Buenos Aires, traspaso que nunca se materializó.

En lo que respecta al transporte automotor colectivo de pasajeros, la Ciudad es atravesada por 138 líneas - 25 de las cuales inician y terminan su recorrido en Buenos Aires - que cuentan con casi 9.500 unidades de servicio y están distribuidas entre cerca de 90 empresas.

En el año 2007, la cantidad de pasajeros que utilizó los distintos medios de transporte público se ubicó en torno a los 2.420 millones, mostrando un incremento de 4,1% respecto al año anterior y superando de esta forma los registros correspondientes a años anteriores.

Durante ese año se registró el mayor caudal de pasajeros en todos los medios de transporte público (con excepción de los ferrocarriles), al menos desde el año 2001. Asimismo la cantidad de boletos vendidos superó todos los registros que se tienen desde entonces.

La suba general fue el resultado del crecimiento interanual en la utilización de subtes (2,2%) y de colectivos (5,8%), mientras que la cantidad de pasajeros transportados en tren disminuyó un 1,3%.

En cuanto a los pasajeros, los colectivos transportaron un total de 1.720 millones de pasajeros, lo que alcanza al 71,1% de los usuarios. Los subtes sumaron unos 273 millones de pasajeros, que equivale al 11,3% del total de boletos vendidos y los ferrocarriles vendieron unos 426,5 millones de pasajes, lo que implica una participación de 17,6%.

La alta participación del transporte automotor se debe a que los recorridos cortos suelen ser realizados en colectivo que, además, ofrece mayor conectividad debido a que alcanzan lugares a los que los otros medios no acceden.



El crecimiento más sustancial dentro del grupo de los colectivos se dio en aquellos que tienen una parte del recorrido en la Provincia de Buenos Aires, con una variación interanual del 7,1%, trasladando al 76% del total de pasajeros de colectivo (54% del total del transporte público) lo que demuestra claramente la incidencia de los usuarios que ingresan a la Ciudad diariamente desde la Provincia.

Hoy en día estos tres modos de transporte, colectivo, subte y tren, reciben subsidios del Gobierno Nacional. El caso paradigmático es el del colectivo que, hasta el '95 no recibía subsidios y era un ejemplo en Latinoamérica de un sistema de transporte público sin subsidio, mientras que actualmente para muchas líneas es más importante el subsidio que los boletos vendidos.

En la Ciudad hay también 38.880 taxis, cifra que se mantiene constante desde hace 7 años, y 2.616 remises habilitados.

A pesar de la trascendencia que, según surge de estas cifras, los medios de transporte público tienen para la vida cotidiana de los habitantes del Área Metropolitana, resulta evidente el creciente deterioro que afecta a los mismos.

Así lo demuestra la falta de planificación integral, el incumplimiento de la Ley N° 25.031 para la puesta en marcha del Ente Coordinador del Transporte Metropolitano, la recurrente falta de revisión técnica de las unidades del transporte de pasajeros y el mal estado en el que se encuentran muchas de ellas, el inadecuado señalamiento de paradas, la falta de fiscalización y control de emisiones gaseosas y ruidos, servicios congestionados y constantemente interrumpidos, gente que viaja como ganado, el incremento de los tiempos de traslado y los episodios de violencia e inseguridad que afectan a conductores y pasajeros.

## Transporte Particular

Como consecuencia de lo anterior, pero también debido a la reactivación económica que convirtió a la industria automotriz en una de las más pujantes, se verificó un exponencial crecimiento del parque automotor particular de la Ciudad y su utilización, con los efectos negativos a que esto conlleva (accidentes, embotellamiento y, entre otros, daño ambiental)

Entre el 2005 y el 2008, creció en un 12%, tres puntos más que la media de crecimiento de todo el país - por cada 25 vehículos que se registran en Argentina, 3 son de la Ciudad.

Actualmente, hay más de dos millones de vehículos registrados, número que es mayor al que tenía toda la Argentina hace 40 años. Se estima que el 96 % son automóviles / utilitarios, porcentaje que nos da un promedio de un vehículo por cada hogar de la Ciudad.

Sin dudas hay una firme relación entre los ingresos y la adquisición de un vehículo, pero la



cultura y el urbanismo también influyen.

Por otra parte, Buenos Aires enfrenta un complejo escenario jurisdiccional y local en el manejo del tránsito, igual que en materia de transporte público, siendo escasas las acciones que el Gobierno local puede encarar por sí mismo.

Se puede regular la tarifa de taxis, para mejorar su servicio, y se puede trabajar sobre el flujo de automóviles en la autopista, a través de la regulación de los peajes, básicamente las dos tarifas que maneja la Ciudad.

También puede intervenir en el sentido de las calles, la implementación de vías preferenciales o exclusivas, las normas y lugares de estacionamiento y la normativa de carga y descarga. Pero no puede resolver en materia de recorridos de colectivos, frecuencia de trenes, regulación de subtes y está limitado en cuanto al control ya que actualmente el Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito cuenta solamente con alrededor de mil agentes.

Otra complicación de índole institucional está vinculada a la interconexión de la Ciudad, no sólo entre el norte y el sur de la misma, sino fundamentalmente con el Gran Buenos Aires, especialmente con los municipios del sur, Avellaneda, Lomas de Zamora y Lanús.

Según estadísticas de Vialidad Nacional, sin contar el Puente La Noria y la Autopista Buenos Aires-La Plata, los días hábiles pasan más de 240.000 vehículos por los otros seis puentes: el Bosch, el Pueyrredón, el Uruburu, el Nicolás Avellaneda, el Victorino de la Plaza y el Pueyrredón Viejo.

Tanto movimiento produce un desgaste constante y la mayoría tiene problemas de baches, iluminación o está en obra, lo que provoca repetidos embotellamientos.

Como agravante, el diseño vial de autopistas urbanas que nos legó la última dictadura militar produjo más congestión, acorde un plan que privilegió el interés de los contratistas.

De acuerdo a dicho plan, Buenos Aires iba a tener 3,6 veces más autopistas por superficie que Los Ángeles y se requería la expropiación de aproximadamente 500 manzanas, que incluía unas 15.000 parcelas.

Sin embargo, del trazado original sólo se llegaron a construir en época del proceso, las Autopistas Perito Moreno, 25 de Mayo y 9 de Julio, endeudando al país en 630 millones de dólares.

La longitud total de la red que administra AUSA actualmente es de 40,4 Km. El tránsito promedio en los tramos gratuitos de las autopistas y avenidas que AUSA conserva y mantiene



es de 500.000 vehículos diarios (Dellepiane, 9 de Julio Sur, Presidente Cámpora, Cantilo y Lugones) y de 300.000 vehículos en las de sistema de peaje (25 de Mayo, Perito Moreno y Arturo Illia). En los últimos seis años el número de vehículos que circulan por las autopistas se incrementó en un 83%.

Con respecto a los semáforos existen 3.600 esquinas semaforizadas, que implican unos 24.000 artefactos. De los cruces con semáforos, 2.500 están incluidos en la red central. Los otros 1.100 quedan en la zona sur, donde hay menor densidad de tránsito, por eso tienen un sistema no centralizado. En total, se gastan unos veinte millones de pesos anuales en el mantenimiento e instalación de los equipos.

## Partidas presupuestarias destinadas al tránsito y el transporte

Dentro del Ministerio de Desarrollo Urbano, el Presupuesto de la Ciudad para el año 2009 destinaba \$ 514 millones a las áreas de tránsito y transporte.

Sin embargo, el 87% de ese monto se refería a las obras de extensión de la red de subterráneos que, según trascendió en los medios, ya sufrieron un recorte de más de \$ 300 millones.

# EL TRANSITO Y TRANSPORTE EN EL GOBIERNO DE MAURICIO MACRI

En lo referido al tránsito y transporte las políticas públicas diseñadas por el macrismo fueron totalmente erráticas, improvisadas y contradictorias, caracterizadas por innumerables pruebas piloto y permanentes marchas y contra marchas.

Así, por ejemplo, el Gobierno anunció nuevos carriles exclusivos para transporte de colectivo que existían desde 1993 y, frente a la fuerte presión del gremio de los taxistas, debieron incluir en los mismos a los autos de alquiler sin pasajeros.

De la misma manera, intentaron la peatonalización de todo el microcentro sin ningún estudio previo de factibilidad y ante los fuertes rechazos vecinales - tal el caso de la calle Defensa - quedó trunco el plan inicial avanzando sólo parcialmente en los tramos de algunas calles.

En el marco de dicho plan que se dio en llamar "Prioridad Peatón", el Gobierno de la Ciudad



remitió un proyecto de ley para que se le otorgaran facultades especiales para limitar o prohibir la circulación de vehículos, el estacionamiento y la carga y descarga de mercaderías, en el perímetro comprendido entre Libertador hasta Martín García y desde la 9 de Julio hasta Paseo Colón.

Es decir que, aún cuando corresponde a la Legislatura resolver mediante una ley específica la peatonalización de una arteria, Mauricio Macri pretendía que se le diera un cheque en blanco para intervenir en el tránsito de las 250 manzanas más estratégicas de la Ciudad.

Simultáneamente, siguen sin implementar la Ley N° 2.586 de Sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB) sancionada en diciembre de 2007.

Respecto a la normativa de carga y descarga, a través de una Resolución de prueba piloto extrapolaron la demarcación de los cajones azules que ya existían en la zona del Mercado Central, para toda la Ciudad y ampliaron el horario de operación a las 24 hs. del día en determinadas zonas estrictamente señalizadas, pero sin ningún tipo de control.

Trasladaron al macrocentro los parquímetros a través de contratos prorrogados, que luego debieron ser retirados en medio de fuertes rechazos de los vecinos, y aumentaron el peaje de las autopistas, medida que tuvo como principal efecto el aumento del tráfico en las calles, incluso del tránsito pesado.

En este contexto, la propuesta de implementar un nuevo sistema de restricción al transporte automotor por la patente, que ya fracasó hace unos quince años cuando alcanzó márgenes de reducción real inferior al cinco por ciento, aparece como un nuevo manotazo de ahogado frente a las políticas fallidas del macrismo en materia de tránsito.

Ninguna de las acciones destinadas a desalentar el uso de automóviles particulares, estuvo acompañada con un plan destinado a mejorar y promover el uso del transporte público.

Pese a la promesa electoral de construir diez kilómetros de subte por año, en el mes de septiembre pasado, Macri equiparó esta empresa con un “viaje a la luna”, aún cuando la Legislatura ya había sancionado rápidamente las modificaciones solicitadas por el Poder Ejecutivo a la Ley de Ampliación de la Red.

El optimismo manifestado respecto a la obtención del financiamiento necesario para realizar las obras y el futuro promisorio de los viajes a España y China, quedaron en el olvido y se redujeron a cero los veinte kilómetros que debían ver la luz en el bienio 2008-2009.

Como si fuera poco, se postergó el final de obras tales como la extensión de las Líneas A y H que venían de la gestión anterior. Las unidades son antiguas y presentan importantes deteri-





oros, circulando menos formaciones por hora.

A mediados de marzo de 2009, renunció el Presidente macrista de SBASE ante el estrepitoso recorte en el presupuesto aprobado por la Legislatura que alcanzaba los \$447 millones, quedando reducido a \$115 millones y postergando nuevamente el plan de ampliación de líneas modificado el año pasado y otras obras pendientes como las cocheras de la Línea B.

Con la cantidad de usuarios que diariamente deben ingresar desde la Provincia a nuestra Ciudad para estudiar, trabajar, asistir a nuestros hospitales, etc. queda claro que, antes de desincentivar el transporte particular debe garantizarse un transporte público de calidad que pueda absorberlo.

No alcanza, con la sanción durante el 2008, del sistema de tránsito rápido diferenciado y en red para el transporte masivo por automotor de pasajeros.

Sin medios alternativos de transporte, sin una infraestructura vial alternativa o sin estacionamientos disuasorios es imposible pensar en limitar el transporte particular o de los taxis, ya que significaría impedir que las personas asistan a sus empleos o establecimientos educativos, deportivos o culturales.

La congestión de las vías de acceso del norte, relacionada y agravada por el “éxodo” de las clases medias altas y altas de la zona norte, está directamente relacionada con un uso irracional del automóvil, que tiene poca solución si se insiste en preservar ese modelo de transporte, además de resultar sumamente gravoso para la Ciudad.

En este sentido, es probable que el gasto público destinado al transporte de las personas con mayores ingresos que se trasladan en sus propios vehículos, esté superando ampliamente el gasto público destinado a al transporte de personas que viajan por medios públicos colectivos.

Porque la prioridad actual del gobierno en materia de tránsito parece estar puesta en lo recaudatorio y no en el fomento del transporte público. Como se dijo, se incrementaron los peajes, se instalaron nuevos parquímetros y, además, se reimplantaron las foto-multas, destinando el 83% del presupuesto del área de seguridad vial a este contrato.

En otro orden de cosas, la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires emitió durante el año 2008 una Resolución agrupando un conjunto de incumplimientos por parte del Ejecutivo en materia de Tránsito y Transporte donde le pide que posibilite la puesta en marcha del Ente Coordinador del Transporte Metropolitano previsto en la Ley N° 25.031, que restablezca los postes de señalización de paradas de colectivo, que incremente la fiscalización y control de emisión sonora y de gases, en especial de las unidades del transporte



automotor de pasajeros y que reconsidere los valores de emisión sonora establecidos en la reglamentación para los vehículos de transporte automotor de pasajeros.

# PROPUESTA SOCIALISTA EN MATERIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE

En relación a las políticas de tránsito y transporte, como Partido Socialista, consideramos de fundamental importancia la promoción de un conjunto de acciones y leyes que tienen por objeto fortalecer el sistema de transporte público y desalentar el transporte particular.

En particular, impulsaremos la reforma de la Ley Nacional N° 25.031 de creación del Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM), reclamando su urgente constitución y la implementación de un Programa de Transformación del Tránsito Metropolitano, que extienda la red de subterráneos y ferroviaria, promoviendo una movilidad urbana que multiplique las áreas de trasbordo de pasajeros y agilice e integre los accesos con los municipios lindantes.

Continuaremos nuestra campaña por la sanción de una Ley de Tarjeta Única de Transporte Público de Pasajeros del Área Metropolitana de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para fomentar el uso del transporte público, agilizar el acceso de los usuarios a los servicios de transporte, evitar los problemas referidos a la falta de circulación de monedas, brindar condiciones de seguridad a los conductores y los pasajeros, facilitar el intercambio modal y coadyuvar a mejorar la calidad y eficiencia de los servicios de transporte.

Por otra parte, propondremos la elaboración pública de un detallado mapa de flujo de tránsito de trabajadores/as, con precisión de los lugares de origen y destino.

Promoveremos, la integración del "Fondo Permanente para la Ampliación de Subterráneos" creado por la Ley Nacional N° 23.514 con un monto presupuestario de entre \$ 700 y 900 millones, incorporando el canon abonado por AUSA y un porcentaje de lo recaudado por la Ciudad en concepto de impuesto a las patentes y multas por infracciones de tránsito.

Gran parte de la inversión que hoy se realiza en obra pública vial en la superficie debe reasignarse sin más demora al subterráneo como inversión estratégica de la Ciudad.

También, insistiremos en la sanción de una normativa nacional que le otorgue a la Ciudad la competencia en materia de transporte público de pasajeros, para que puedan determinarse en



el orden local los recorridos del servicio público de transporte de pasajeros que circulan por la calles, controlar el cumplimiento del servicio, su frecuencia y el trato que dan a los usuarios, para poner fin al subdesarrollo del transporte colectivo que, como los problemas viales, castiga primero a las familias más necesitadas.

Es necesario, además, presentar una iniciativa dirigida a la sanción de una Ley de carriles exclusivos y vías preferenciales para el transporte colectivo de pasajeros en las principales avenidas, de acuerdo a lo que dispongan los informes técnicos pertinentes.

Reclamaremos la reglamentación e implementación de la verificación técnica vehicular al transporte colectivo para garantizar un servicio de calidad.

En otro orden de cosas, buscaremos la obtención de financiamiento para la construcción, con carácter urgente y prioritario, de los estacionamientos disuasorios en los accesos a la Ciudad y al macrocentro.

Exigiremos la aplicación de la Ley N° 2.586 de Sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB), promoveremos la creación de vagones furgones de bicicletas en las formaciones de subterráneos e impulsaremos la construcción de estaciones de distribución del Sistema de Transporte Público de Bicicleta y estacionamientos de bicicletas en lugares de trasbordo (estaciones ferroviarias, terminales ferroviarias, de subterráneos, de ómnibus, espacios verdes y recreativos, establecimientos educativos de todos los niveles, museos, polideportivos, clubes).

En el mismo sentido, presentaremos un proyecto para que se apruebe una Ley de Sistema de Red Vial de Bicicletas que interrelacione las principales áreas de tránsito conflictivas y de origen/destino del tránsito existente y potencial de bicicletas, conformado por carriles exclusivos o ciclovías, bicisendas, calles o carriles preferenciales que en todos los casos deben tener trazados y dimensiones de seguridad adecuados, única o doble circulación, iluminación, señalización, separación del resto del tránsito y sistema de información al ciclista.

Está claro que el transporte colectivo no responde a todas las necesidades de desplazamiento en la Ciudad y es necesario promover el hábito de caminar y el uso de la bicicleta: en ciudades europeas los ciclistas son tan numerosos como los usuarios del transporte colectivo. Además debe tenerse en cuenta que la bicicleta y el auto desarrollan velocidades bastante parecidas en los centros urbanos: unos 18 km/h y además la bicicleta permite superar los embotellamientos y los problemas de estacionamiento.

Apoyaremos el desarrollo de políticas coherentes y técnicamente sustentables de reducción progresiva del espacio público accesible al automóvil para circular y para estacionar, avanzando en la transformación de las arterias en bulevares urbanos.



Es indispensable aminorar la circulación de automóviles y reconquistar la red vial para los peatones, los ciclistas y el transporte colectivo: en este sentido deben reconsiderarse las velocidades máximas establecidas tendiendo a su reducción en las autopistas urbanas y los barrios residenciales. Experiencias internacionales demuestran que es posible reducir la circulación urbana por lo menos a la mitad sin perjudicar la actividad económica.

Finalmente, creemos conveniente avanzar en la sanción de una Ley de Reordenamiento del Tránsito Pesado, que contemple un inmediato plan de finalización de las obras pendientes de la red de tránsito pesado coordinando con el estado nacional, un mayor control a la circulación de camiones y al cumplimiento de las disposiciones de carga y descarga y la necesidad de aprobación de las hojas de ruta de las empresas de logística por parte de la autoridad de aplicación.

### 3• VIVIENDA

# DIAGNOSTICO

El derecho a una vivienda digna aparece reconocido en la Constitución Nacional (artículo 14 bis y artículo 75 inc. 23), en la Constitución de la Ciudad (artículo 31), en la Declaración Universal de los Derechos Humanos (artículo 25 párrafo 1) y en el Pacto Internacional de Derechos Económicos y Culturales (que exige que el derecho a la vivienda sea interpretado ampliamente, en sentido que tenga en cuenta la seguridad, la amplitud de las viviendas, la iluminación, ventilación, infraestructura y servicios básicos, entre otros, con acceso asequible a todos en igualdad de condiciones).

## La vivienda en números

El tipo de vivienda predominante en la Ciudad es el “departamento”: el 73,8% de los hogares se aloja en este tipo de vivienda.

Si a este grupo sumamos los hogares que residen en una “casa” de tipo unifamiliar, se alcanza una cifra superior al 90%. En el otro extremo, el 5,8% de los hogares habita en una vivienda de tipo inconveniente; es decir, deficitaria (villa, asentamiento), o pieza en hotel o pensión.

Analizando la situación habitacional por zona geográfica, se desprende claramente que en el Sureste de la Ciudad se presentan los mayores problemas, con cifras que alcanzan al 13% de déficit.

Por el contrario, la menor cantidad de viviendas precarias se encuentran en el Noroeste, con



cifras de entre el 2 y el 3% de déficit.

Con respecto a la situación de hacinamiento la cifra alcanza al 11,6% de los hogares de la Ciudad, encontrándose, por supuesto, el mayor problema entre las viviendas precarias con cifras que alcanzan al 60% de las mismas, valores significativamente mayores a los registrados en casas o departamentos.

Cerca del 2% de los hogares (16.307 viviendas) no cuentan con servicios sanitarios (ni inodoro, ni letrina), cifra que se eleva al 7,6% en el sur de la Ciudad (Comunas 4 y 8)

También un 2% de los hogares de la Ciudad carecen del servicio de recolección de residuos, cifra que nuevamente se eleva en el sur de la Ciudad al 7,1% de las viviendas sin esta prestación.

Con respecto a la tenencia de las viviendas, la Ciudad presenta una situación de formalización en la que el 60,7% de los hogares son propietarios de la vivienda y el terreno, un poco más de un cuarto es inquilino y el 11,6% reside en una vivienda de manera irregular o precaria. Dentro de estas cifras no se discrimina la cantidad de viviendas que permanecen desocupadas, aunque se estima que las mismas llegarían a las 100.000.

Dentro del 25% de la población inquilina, 256.000 familias viven en departamentos y sólo 30.000 en casas.

Con respecto al patrimonio de los hogares, casi la totalidad posee televisor (94,2%), un 78,1% heladera con freezer y un 63,8% lavarropas automático. Y más del 50% de los hogares posee al menos una computadora personal.

Con referencia a las situaciones de viviendas precarias el total de habitantes en las 14 villas de la Ciudad se incrementó de 108.056 en 2001 a más de 160.000 en 2007, y unos 200.000 en la actualidad, de acuerdo a números del Gobierno porteño. Esta cifra representa casi el 7% de los habitantes de la Ciudad y es comparable a la población de la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca o la capital de Neuquén.

Ese mismo relevamiento reciente del Gobierno de la Ciudad indica que el 70% de los habitantes son extranjeros y que una de las villas que más creció fue la 1-11-14.

En el mismo sentido, los resultados del relevamiento anunciados el 7 de abril sobre la población de la Villa 31 mostraron como en ocho años su población creció a más del doble, pasando de poco más de doce mil habitantes a los veintiséis mil de la actualidad. Otro dato a destacar es que la villa más grande de la Ciudad, la 21-24 con 65,48 hectáreas, es también la más poblada con 45.000 habitantes y una de las tres más antiguas, junto a la 31 y la 15.



Si a esta cifra le sumamos los hogares de los cerca de sesenta asentamientos, once complejos habitacionales, dos Núcleos Habitacionales Transitorios, tres barrios municipales y los más de setecientos inmuebles intrusados y doscientos cuarenta terrenos ocupados, la cifra se eleva a cerca de 300.000 personas en situación de vivienda precaria o irregular: casi el 10% de la población porteña, que equivale a más de 75.000 familias.

La mayoría de estos agrupamientos habitacionales, como ser el 70% de las villas, se ubican en la zona sur, concentrándose algunos sobre las márgenes del Riachuelo.

Con respecto a los cerca de sesenta asentamientos precarios, casi la mitad se encuentran ubicados en terrenos lindantes a las vías del ferrocarril, distribuyéndose más uniformemente en la Ciudad (sólo el 20% de los mismos está en el sur).

La evolución demográfica de las villas en la Ciudad marca un quiebre evidente durante los años de la dictadura: en 1976 había 28 villas y seis barrios precarios que albergaban a más de 220.000 personas. Los mismos fueron erradicados compulsivamente por la dictadura y en 1980, la Comisión Municipal de Vivienda sólo registraba 34.554 personas en situación de precariedad.

Con respecto a las condiciones de habitabilidad y la calidad de vida en las mismas, se observa dramáticamente que los índices más altos de hepatitis, anemia, enfermedades gastrointestinales, respiratorias y relacionadas con la desnutrición, se corresponden con las zonas de mayores condiciones de precariedad habitacional.

Como surge también del diagnóstico efectuado en materia de salud, los ocho Centros de Salud con mayor cantidad de casos de diarrea de origen infeccioso y parasitosis son los que atienden a las poblaciones de la Villa 21-24 y Barrio Zavaleta (más del triple que el promedio de la Ciudad), Soldati- Bajo Flores (el triple que el promedio), La Boca, Cildañez, Villa 31, Villa INTA y el asentamiento El playón de Chacarita.

Con referencia a la hepatitis, los cinco CESAC con mayor cantidad de casos son los que atienden a los habitantes de Villa Lugano (sextuplica el promedio de la Ciudad), Soldati (cuatro veces más casos que el promedio), Cildañez, Zavaleta- Villa 21-24, y Bajo Flores.

Sobre las enfermedades respiratorias la lista la encabezan la Villa 21-24- Zavaleta y el barrio de La Boca. Y los casos de anemia se triplican nuevamente en el barrio Zavaleta y la Villa 21-24.

## Políticas de Vivienda

Para ejecutar las políticas públicas en materia de vivienda se creó en 1967 la Comisión Municipal de la Vivienda como organismo descentralizado y entidad autárquica con capacidad de derecho público y privado.



El objeto de su creación fue la promoción de vivienda de interés social destinada a sectores de bajos ingresos.

En diciembre de 2003, a través de la Ley N° 1251 se modificó la normativa de la CMV, que pasó a denominarse “Instituto de Vivienda de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires” (IVC), a fin de adecuarla a la Constitución y Leyes de la Ciudad.

Los recursos del organismo provienen de los fondos presupuestarios del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, de la parte que le corresponde a la Ciudad en la distribución del Fondo Nacional de la Vivienda (FO.NA.VI.) y del recupero de la cartera de crédito.

Asimismo, obtiene financiamiento de los aportes que para el desarrollo de sus programas y acciones le destine el Estado Nacional en sus presupuestos anuales, de aquellos provenientes de convenios que celebre el IVC con distintos organismos e instancias de gobierno y de los resultados que obtenga como consecuencia de sus operaciones.

Entre los programas que debería implementar el IVC, se encuentran:

- Programa de Créditos Individuales: como instrumento para el acceso a la vivienda destinado a familias en situación crítica habitacional.
- Vivienda Porteña: posibilita la implementación de Proyectos Inmobiliarios para la construcción de edificios de propiedad horizontal y venta financiada de unidades funcionales con destino a vivienda única y permanente.
- Programa de Vivienda en las Villas: resultado de Operatorias Urbanísticas tales como Apertura de Calles, Reordenamiento Físico que posibilita la relocalización de Familias afectadas a las mismas.
- Programa de Vivienda Colectiva con Ahorro previo: para Facilitar el acceso a Vivienda para Sectores de Ingresos Medios Bajos con la participación de una organización social.
- Programa de Autogestión para el desarrollo del Hábitat Popular: Créditos Hipotecarios enmarcados en la Ley N° 341.
- Programa de Rehabilitación y Puesta en valor de conjuntos urbanos: Mejoramiento edilicio y de infraestructura en los Barrios y Conjuntos Habitacionales construidos por el IVC.
- Programa Rehabilitación del Hábitat en el barrio de La Boca: para implementar la infraestructura técnico-social adecuada a los fines de mejorar las condiciones de habitabilidad de los Conventillos propiedad del IVC en el barrio de La Boca.
- Programa “Mejor Vivir”: para posibilitar las Reparaciones Edilicias de las Viviendas de los Vecinos que se han visto deterioradas por la falta de mantenimiento a lo largo del tiempo.

En la Legislatura funcionan también diversas comisiones especiales creadas por leyes que atienden a problemáticas habitacionales particulares como las del barrio Piedrabuena (Ley 2737), los inmuebles ocupados en la traza de la ex AU3 (Ley 324), la Villa 1-11-14 (Ley 2704) y



las cooperativas de vivienda (Ley 341).

## Presupuesto para Políticas de Vivienda

En el Presupuesto de la Ciudad para el año 2009, las partidas destinadas a políticas de vivienda aparecieron desagregadas en distintas jurisdicciones.

Por un lado, al Instituto de la Vivienda de la Ciudad - dentro del ámbito de la Jefatura de Gobierno - se habían destinado \$ 286 millones. Por otro, una suma cercana a los \$ 74 millones fue a los programas de atención inmediata (asistencia socio-habitacional, integral a los sin techo y ante emergencia habitacional) del Ministerio de Desarrollo Social. Finalmente, para la Unidad de Gestión de Intervención Social en Villas de Emergencia y NHT creada en el Ministerio de Desarrollo Económico, se habían dispuesto recursos de alrededor de \$ 29 millones.

Como se verá más adelante, en la gestión macrista, también la Corporación del Sur con un presupuesto total de \$ 26 millones, ha asumido el desarrollo de supuestos programas de urbanización de villas en esa área de la Ciudad.

# LA POLITICA DE VIVIENDA EN EL GOBIERNO DE MAURICIO MACRI

Mientras que en algunas áreas centralizó competencias, tal como se refleja presupuestariamente, el Gobierno de Mauricio Macri puso la política de vivienda, la urbanización de las villas y la emergencia habitacional en manos de cuatro dependencias distintas: el Ministerio de Desarrollo Social, el Instituto de la Vivienda, la Corporación Buenos Aires Sur y la Unidad de Gestión e Intervención Social del Ministerio de Desarrollo Económica.

Esta decisión, lejos de traducirse en una mejor atención de estas problemáticas, generó un deslinde de responsabilidades, la ausencia de instancias de diálogo con los vecinos y vecinas afectadas, un despilfarro de recursos y una total incapacidad de respuesta.

A fines del año pasado, el Poder Ejecutivo remitió a la Legislatura un proyecto modificatorio de la Ley N° 1.251 - regulatoria del Instituto de Vivienda de la Ciudad - con el objeto de trasladar la incumbencia de la urbanización de las villas a la Corporación del Sur; iniciativa que no ha logrado, hasta la fecha, los consensos necesarios y continúa pendiente de aprobación.

Sin embargo, en los hechos, la Corporación asumió estas nuevas funciones, a través de la celebración del Convenio N° 69, suscripto entre el Jefe de Gobierno y dicha entidad, y otros





derivados de aquél, firmados entre ésta última y el Instituto de la Vivienda de la Ciudad.

De esta forma, la Corporación, a través de la coordinación del Programa de Regularización y Ordenamiento del Suelo Urbano - Prosur Hábitat, ha tomado a su cargo la planificación y ejecución de la urbanización de villas.

Los objetivos enunciados se refieren a la conversión de los asentamientos informales en barrios formales de la Ciudad mediante la apertura de calles de acceso y vinculación con el entorno y la rectificación de calles y pasajes internos, la subdivisión de la tierra en lotes susceptibles de ser titularizados, la provisión de infraestructura básica, el mejoramiento de las viviendas existentes recuperables, la construcción de viviendas nuevas para familias a ser mudadas por la apertura de calles, y la provisión de equipamiento urbano y comunitario.

Complementando ese esquema, la gestión actual creó un organismo fuera de nivel con un claro perfil clientelar denominado Unidad de Gestión de Intervención Social (UGIS).

Esta Unidad, insólitamente dependiente del Ministerio de Desarrollo Económico, tiene facultades referidas a la emergencia en cuanto a los servicios de agua, cloacas, red eléctrica, y de la normalización de las comisiones internas de las villas y núcleos habitacionales transitorios, a la “planificación de la urbanización de villas, asentamientos y NHT”, y a la “organización, ejecución y supervisión de las obras de solución, mejoramiento habitacional, mantenimiento del hábitat en las situaciones de emergencia en villas y barrios carenciados e integración a la trama de la ciudad, por ejecución de obras de construcción o autoconstrucción”, entre otros objetivos.

Este esquema organizacional ha dejado a la Corporación como responsable de la gran obra de planificación y ejecución de la urbanización y a la UGIS como un organismo asistencialista que coordina la ayuda inmediata con los representantes de las Villas, al tiempo que entiende en las cuestiones vinculadas a la elección de los mismos.

Lo concreto es que, la delegación de la política de vivienda en una sociedad como la Corporación del Sur, estuvo lejos de mostrar los resultados que se anunciaban.

Las políticas de urbanización quedaron desfinanciadas (los fondos de la Corporación del Sur destinados a las mismas habrían sufrido ya, en lo que va del 2009, un recorte del 50%) y virtualmente paralizadas, mientras que la UGIS se utilizó como un instrumento de presión a la población de las villas y asentamientos, entre otras cosas, a través de la cooptación de dirigentes barriales y el manejo discrecional de los subsidios y otros beneficios.

Con referencia a la gestión del Instituto de la Vivienda durante el 2008, aún cuando el Gobierno pretende exhibir resultados superadores, debe saberse que lo ejecutado no es otra cosa que el resultado de operatorias iniciadas durante gestiones anteriores.



De hecho, tal como lo reconoció el propio Presidente del IVC, en el transcurso del primer año de gestión macrista, no se realizó ninguna licitación para la construcción de viviendas y el área de vivienda sufrió un importantísimo recorte presupuestario.

Tal es así que, mientras que para el año 2008 el Instituto de la Vivienda tenía aprobados por la Legislatura, alrededor de \$ 478 millones, terminó ese ejercicio presupuestario con \$ 393 millones y un nivel de ejecución del 82%. Es decir, sufrió un recorte del orden de los \$ 85 millones que de no haber existido reduciría el porcentaje de ejecución al 67%.

En el mismo sentido, es difícil saber cuál fue finalmente el presupuesto aprobado por la Legislatura para el Instituto de cara al año 2009 porque - luego de un conjunto de promesas del Poder Ejecutivo relativas a destinar el 70% de los fondos obtenidos por el convenio del juego a políticas de vivienda que lo ubicarían en los \$ 519 millones - tal como se informó precedentemente, en la página del Gobierno se informa que tales recursos ascienden tan sólo a los \$ 286 millones.

Para peor, surgieron en los medios, distintas versiones relativas a los recortes que pensaba implementar el Gobierno de Mauricio Macri, haciendo caer el presupuesto del Instituto de la Vivienda a menos de 120 millones de pesos.

En tanto, \$ 80 millones se destinan a sueldos y \$ 20 millones a gastos de funcionamiento del IVC, de confirmarse las versiones planteadas, prácticamente todas las operaciones del organismo quedarían desfinanciadas y su actividad limitada a sostenerse a sí mismo.

Lo anterior traería aparejado, entre otras cosas, la suspensión de obras comprometidas en Barrio Piedrabuena en Villa Lugano; la no efectivización de créditos previstos; la no regularización de títulos de propiedad de viviendas ya otorgadas y la interrupción de obras ya iniciadas por distintas cooperativas. Tampoco podrían implementarse las Leyes referidas a la puesta en valor del Barrio Justo Suárez y Manuel Dorrego en Mataderos (ambas aprobadas por la Legislatura durante el año 2008).

En este contexto de desfinanciamiento de las obras más importantes en vivienda para los sectores más humildes y necesitados de la Ciudad, resultan más gravosas las prácticas clientelares desarrolladas por organismos del propio Gobierno con la complicidad de punteros afines de las Villas.

En todos los proyectos y obras en marcha, más allá de las instancias de participación ciudadana que puedan abrir cada organismo público involucrado (IVC, Corporación del Sur, UGIS) se detecta una importante ausencia de ámbitos institucionales de consulta y representación vecinal, que normativas vigentes, como la Ley N° 148, buscan garantizar y preservar.



De esta forma al priorizar otras formas de consulta y diálogo sectorial con algunos actores en forma aislada en desmedro de las instancias institucionales de participación creadas por la ley se abre un escenario peligroso que sin dudas da lugar a prácticas clientelares en los procesos de urbanización que se pretendan encarar y el tratamiento de la emergencia.

La iniciativa que sí logró sanción en la Legislatura de la Ciudad durante el 2008, fue la prórroga de la Ley N° 1408 de Emergencia Habitacional suspendiendo los desalojos de todos los inmuebles de titularidad del gobierno de la ciudad en los que se encuentren habitando familias en situación de pobreza crítica.

Finalmente este verano el Jefe de Gobierno vetó la Ley y Rodríguez Larreta declaró que “silenciosamente, de a poquito se siguen haciendo desalojos”.

## PROPUESTA SOCIALISTA EN MATERIA DE VIVIENDA

Conforme el escenario descrito, como socialistas consideramos indispensable comenzar por la insistencia en la prórroga de la Ley de Emergencia Habitacional vetada por el Poder Ejecutivo y complementarla con la propuesta referida a la creación de un Comité de Emergencia Habitacional, con representantes de las distintas reparticiones públicas de la Ciudad que ejecutan programas cuyos destinatarios son los habitantes de viviendas precarias, para la elaboración conjunta de un diagnóstico de situación, la planificación centralizada, la coordinación de acciones y el control de resultados.

Desde nuestras bancas, lucharemos porque se garantice el financiamiento y el control de la ejecución de los programas presupuestarios sustentados en leyes específicas como el Programa de Renovación Urbana del Barrio de La Boca (Ley N° 2.240), del Barrio Piedrabuena (Ley N° 2.737), los inmuebles ocupados en la traza de la ex AU3 (Ley N° 324), la Villa 1-11-14 (Ley N° 2.704), las cooperativas de vivienda (Ley N° 341) y las ya mencionadas referidas al Barrio Justo Suárez (Ley N° 2.749) y Manuel Dorrego (Ley N° 2.750).

También nos parece necesario, promover una reforma a la Ley N° 148 que declaró la atención prioritaria a la problemática social y habitacional en las villas y núcleos habitacionales transitorios y creó a una Comisión Coordinadora Participativa integrada por representantes del Poder Ejecutivo, Legislativo y de los vecinos.

Asimismo, impulsaremos la inmediata constitución de dicha Comisión para incorporar plena-



mente a los representantes vecinales a la decisión prioritaria para desarrollar acciones en villas y núcleos habitacionales transitorios y en otras zonas de la Ciudad que también tienen situaciones similares de marginación en materia social y habitacional.

Resulta urgente avanzar en la sanción de una Ley de Declaración de la Emergencia Sanitaria en las villas y asentamientos de la Ciudad imponiendo la realización de estudios de contaminación de suelo, agua superficial y/o subterránea en predios afectados a estas condiciones de habitabilidad, y fortalecer los programas de salud ambiental, prevención de la salud y a los CESAC que atienden a dichas poblaciones.

Presentaremos una iniciativa tendiente a la aprobación de una norma que introduzca nuevas formas de garantía en relación a las locaciones urbanas y disponga gravámenes a los propietarios de inmuebles ociosos.

Finalmente, trabajaremos en la elaboración de un mapa de riesgo del espacio vacante y los terrenos públicos del Gobierno Nacional y de la Ciudad para prevenir futuros asentamientos e intrusiones.



**UN PARTIDO.  
MUCHAS IDEAS.**



**PS**

**PARTIDO  
SOCIALISTA**



[www.ideasps.com.ar](http://www.ideasps.com.ar)